IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji do Spraw Kontroli Państwowej (nr 109)**

z dnia 30 listopada 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji do Spraw Kontroli Państwowej (nr 109)

30 listopada 2022 r.

Komisja do Spraw Kontroli Państwowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Wojciecha Szaramy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja Głównego Inspektora Pracy na temat egzekwowania przez Państwową Inspekcję Pracy przestrzegania przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdów, przerw i czasu odpoczynków oraz czasu pracy kierowców w latach 2019-2021 i działaniach prewencyjno-promocyjnych w tym zakresie.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jarosław Leśniewski** zastępca głównego inspektora pracy wraz ze współpracownikami oraz **Klaudia Podkalicka** pełniąca obowiązki zastępcy głównego inspektora transportu drogowego wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Tadeusz Cieśluk** i **Tadeusz Oset** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dzień dobry państwu.

Stwierdzam kworum. Otwieram posiedzenie Komisji do Spraw Kontroli Państwowej.

Witam na dzisiejszym posiedzeniu pana Jarosława Leśniewskiego, zastępcę głównego inspektora pracy, panią Anitę Gwarek, pana Artura Sobotę, panią Klaudię Podkalicką, zastępcę głównego inspektora transportu drogowego i pana Mariusza Kurczyńskiego, dyrektora Biura Nadzoru Inspekcyjnego w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego.

Stwierdzam przyjęcie protokołów z poprzednich posiedzeń Komisji wobec niewniesienia do nich zastrzeżeń.

Przystępujemy do realizacji porządku posiedzenia – informacja głównego inspektora pracy na temat egzekwowania przez Państwową Inspekcję Pracy przestrzegania przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdów, przerw i czasu odpoczynków oraz czasu pracy kierowców w latach 2019-2021 i działaniach prewencyjno-promocyjnych w tym zakresie. Proszę przedstawiciela Państwowej Inspekcji Pracy o przedstawienie informacji. Oczywiście wszyscy posłowie tę informację otrzymali. Proszę.

Zastępca głównego inspektora pracy Jarosław Leśniewski:

Szanowny panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, jedną z podstawowych kwestii związanych z bezpieczeństwem pracy w firmach transportowych jest przestrzeganie przepisów dotyczących czasu jazdy, postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców. Przepisy te mają na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz poprawę warunków socjalnych kierowców objętych ich zakresem.

Od 2009 roku Państwowa Inspekcja Pracy prowadzi kontrole firm transportowych w ramach krajowej strategii kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy, czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców zatwierdzanej przez Radę Ministrów. Krajowa strategia kontroli jest ramowym, dwuletnim planem działań kontrolnych dotyczących czasu jazdy, czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców zawierających liczbę dni pracy kierowców podlegających sprawdzeniu w trakcie kontroli drogowych i kontroli na terenie przedsiębiorstw. Obecnie realizowane są kontrole wynikające ze strategii na lata 2021-2022. Krajowa strategia jest wypełnieniem dyspozycji zawartej w dyrektywie 2006/22 Parlamentu Europejskiego z 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady nr 3820/85 i 3821/85

dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylającej dyrektywę Rady 88/599/EWG, która została wdrożona w Polsce przepisami ustawy z 19 września 2007 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz zmianie niektórych innych ustaw. W Polsce organami uprawnionymi do kontroli przestrzegania przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców są w zakresie kontroli drogowych Inspekcja Transportu Drogowego, Policja, Straż Graniczna, Służba Celno-Skarbowa, natomiast w zakresie kontroli na terenie przedsiębiorstw Inspekcja Transportu Drogowego i właśnie Państwowa Inspekcja Pracy.

W prezentacji chcielibyśmy państwu przybliżyć wyniki kontroli przestrzegania przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdów, przerw i czasu odpoczynków oraz ustawy o czasie pracy kierowców w latach 2019-2021 i przede wszystkim o działaniach prewencyjno-promocyjnych w tym zakresie. Bardzo dziękuję. Pozwolą państwo, że oddam głos pani Anicie Gwarek, wicedyrektorowi Departamentu Prawnego, która przedstawi nasz materiał w formie prezentacji.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Proszę.

Wicedyrektor Departamentu Prawnego Głównego Inspektoratu Pracy Anita Gwarek:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, przedstawię w tej chwili wyniki kontroli oraz działania o charakterze prewencyjno-promocyjnym, jakie były podejmowane przez Państwową Inspekcję Pracy w latach 2019-2021.

Jeśli chodzi o działania Państwowej Inspekcji Pracy w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku, inspektorzy pracy w tym okresie prowadzili kontrole, które obejmowały swym zakresem działania wskazane w krajowej strategii kontroli, jak również obejmowały przestrzeganie przepisów o czasie pracy kierowców. Na pierwszym slajdzie widzicie państwo działania kontrolne, które były podejmowane w oparciu o krajową strategię kontroli i w latach 2019-2022 Państwowa Inspekcja Pracy zobowiązała się skontrolować 1 714 057 dni pracy kierowców podlegających kontroli w siedzibach przedsiębiorstw, bo w takim obszarze możliwa jest działalność Państwowej Inspekcji Pracy. Kontrole w tym zakresie na terenie całego kraju prowadzi około 87 inspektorów pracy, którzy są odpowiednio przygotowani do realizacji tych działań w zakresie czasu pracy kierowców. W pozostałym zakresie kontrole prowadzone są przez inne organy, o których powiedział pan inspektor: Inspekcja Transportu Drogowego, Straż Graniczna, Policja, Służba Celno-Skarbowa.

Mogę powiedzieć, że ten plan, który został założony przez Państwową Inspekcję Pracy, w zakresie kontroli liczby dni pracy kierowców został w pełni zrealizowany.

Jeśli chodzi o drugi obszar kontroli przeprowadzanych przez Państwową Inspekcję Pracy, to są kontrole dotyczące przestrzegania tych przepisów, które widzimy na slajdzie oraz ustawy o czasie pracy kierowców. I tutaj mamy sytuację taką, że w latach 2019-2021 przeprowadzono łącznie 1439 kontroli u 1425 pracodawców, którzy ogółem zatrudniali ponad 85 tys. pracowników. Natomiast czynnościami kontrolnymi objętych było 8269 kierowców i 1 358 783 dni pracy tychże kierowców. Również na tym slajdzie, oprócz tych danych dotyczących liczby kontroli czy też liczby kierowców objętych tą kontrolą, po prawej stronie widzimy te kontrole według struktury zatrudnienia w poszczególnych latach. Możemy zaobserwować, że największy procent tych kontroli dotyczył małych podmiotów zatrudniających od 10 do 49 pracowników. To jest około 41% kontroli. W drugiej kolejności były to jeszcze mniejsze podmioty zatrudniające do 9 pracowników, 37% kontroli. 17% to są podmioty od 50 do 249 i 5% to podmioty zatrudniające 250 i więcej pracowników. Jeśli chodzi o przestrzeganie przepisów ustawy o czasie pracy kierowców, o wyniki kontroli i o to, na co inspektorzy natknęli się podczas tych kontroli, to przede wszystkim możemy stwierdzić, że w tym okresie, którego dotyczy materiał, rodzaj nieprawidłowości był ten sam w stosunku do lat poprzednich, natomiast ta skala naruszeń była bardzo różna. Odnotowywano w czasie kontroli takie podmioty, w których nie stwierdzano naruszeń tych przepisów, jak również podmioty, w których takie nieprawidłowości pojawiały się bardzo często i były to stale powtarzające się nieprawidłowości. To widzimy na slajdzie.

Naruszenia, które najczęściej stwierdzano, dotyczyły po pierwsze zatrudniania kierowców powyżej 10 godzin w danej dobie. W przypadku, kiedy praca wykonywana była w porze nocnej, jest to naruszenie art. 21 ustawy o czasie pracy kierowców. Było to nieprzestrzeganie tygodniowego czasu pracy kierowcy. Tutaj mówimy o normie przeciętnie 48 godzin i łącznie z godzinami nadliczbowymi w przyjętym okresie rozliczeniowym. To jest naruszenie art. 12 ust. 1. Trzecie naruszenie, które najczęściej pojawiało się w ramach kontroli to było niezapewnienie przerwy po 6 godzinach pracy kierowcy, czyli naruszenie art. 13 ust. 1 ustawy.

Jeśli chodzi o wyniki kontroli dotyczące krajowej strategii kontroli, to tutaj również wskazujemy te naruszenia, z którymi najczęściej spotykali się inspektorzy pracy, czyli te gwarancje, które wynikają z rozporządzenia unijnego, tj. zapewnienie między innymi wymaganej przerwy przy prowadzeniu pojazdu przez okres dłuższy niż 4,5 godziny, zapewnienie odpowiedniego odpoczynku dziennego, dziennego limitu czasu pracy, odpoczynku tygodniowego, jak również tygodniowego i dwutygodniowego limitu czasu jazdy. To są te nieprawidłowości, które były stwierdzane. Również inspektorzy pracy zwracali uwagę na to, że często kierowcy wykonują pracę nieco dłużej, niż wynikało to z danych, które zostały zarejestrowane tachografem. I te dane, które do tej pory przedstawiłam, wskazują na to, że jest potrzeba, aby monitorować dalej przestrzeganie tychże przepisów.

Na kolejnym slajdzie macie państwo informacje na temat egzekucji administracyjnej, która była prowadzona przez organy Państwowej Inspekcji Pracy na podstawie ustawy o transporcie drogowym. Jest to kolejne uprawnienie, które zostało przyznane Państwowej Inspekcji Pracy właśnie poprzez art. 93 ustawy o transporcie drogowym. Ale z samej ustawy o Państwowej Inspekcji Pracy również wynika, że inspektor może podejmować działania, które wynikają też z odrębnych przepisów. W tym zakresie inspektor pracy może nakładać karę pieniężną w drodze decyzji administracyjnej. Z danych, które państwu prezentujemy, wynika, że w okresie trzyletnim inspektorzy pracy wydali łącznie 1200 decyzji, w wyniku których nałożono kary pieniężne na łączną kwotę 5 060 760 zł. Oczywiście to są kwoty, które uwzględniają też te ograniczenia dotyczące maksymalnej kwoty kary w odniesieniu do kontroli prowadzonych w przedsiębiorstwach.

Ponieważ mówimy o tym, że określone nieprawidłowości były stwierdzane w toku kontroli, to warto też wspomnieć o przyczynach tych nieprawidłowości, które diagnozowali inspektorzy pracy podczas kontroli. Tutaj wskazujemy na dwie grupy takich przyczyn. Są to przyczyny ekonomiczne i przyczyny społeczne, które bardzo ściśle się ze sobą wiążą. Przede wszystkim wśród tych przyczyn można wymienić kwestie związane z obniżaniem kosztów działalności, z niewłaściwą organizacją pracy, z błędną interpretacją przepisów czy też takie, które związane były z brakiem odpowiedniego nadzoru ze strony pracodawców albo osób kierujących pracownikami. Również pracodawcy wskazywali na to, że nie wiedzieli na przykład o istnieniu określonych przepisów. Jako przykład podam sytuację niezrealizowania obowiązku odbierania od pracodawcy oświadczenia od kierowcy o tym, że jest zatrudniony u innego pracodawcy, o wymiarze zatrudnienia albo o tym, że nie pozostaje w zatrudnieniu u innego pracodawcy. To są najczęściej występujące przyczyny tych nieprawidłowości właśnie też związane z chęcią poszukiwania jak największych oszczędności związanych z działalnością danego przedsiębiorcy. To oczywiście przekłada się również na sytuację pracowników, bo w związku z tymi nieprawidłowościami nie przestrzega się określonych przepisów, które ich dotyczą. To jest jakby obszar działań kontrolnych, które są prowadzone przez Państwową Inspekcję Pracy.

Natomiast jakby dla pełnego obrazu przestrzegania tych przepisów, musimy powiedzieć, że bardzo ważną rolę odgrywają różnego rodzaju kampanie edukacyjno-informacyjne, które są uzupełnieniem i wsparciem tych działań kontrolnych. Naszym celem jest, żeby te kampanie docierały do jak najszerszego grona odbiorców, ponieważ przynoszą one również bardzo duże korzyści. Warto wspomnieć o kampanii edukacyjno-informacyjnej „Czas pracy kierowców a wypadki drogowe”. To jest kampania, która została stworzona w oparciu o analizy prowadzone przez Państwową Inspekcję Pracy, ale również o doświadczenia kontrolne inspektorów pracy, więc też opierała się na takich praktycznych aspektach. Głównym celem jest zapobieganie wypadkom komunikacyjnym, które związane są z naruszaniem przepisów o czasie pracy albo ze złym stanem psy-

chofizycznym kierowców. Kampania ta była adresowana do kierowców zawodowych czy też do pracowników albo osób, które wykonują swoją działalność na podstawie samozatrudnienia w branży transportowej, do pracodawców, przedsiębiorców zatrudniających kierowców zawodowych. Bardzo ważnym zadaniem tej kampanii oprócz edukacji było właśnie przekonanie tych grup docelowych kampanii o tym, że te obowiązki przerwy, odpoczynki, dbanie o przestrzeganie przepisów dotyczących czasu pracy to nie jest tylko prosty obowiązek wynikający z przepisów prawa, ale jest to przede wszystkim wyraz troski o bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego. Na potrzeby kampanii została stworzona strona internetowa www.bezpieczniwdrodze.pl, która stanowi kompendium wiedzy, czyli nie tylko informacje o obowiązujących przepisach dotyczących transportu drogowego, ale także materiały multimedialne i edukacyjne. Co ważne, w ramach tych działań bardzo mocno stawiamy na współpracę z partnerami społecznymi i instytucjonalnymi. Partnerem strategicznym kampanii była również Inspekcja Transportu Drogowego.

Kolejnym elementem ważnym z punktu widzenia tej kampanii są szkolenia organizowane przez okręgowe inspektoraty pracy w całej Polsce. Te szkolenia organizowane są również przy wsparciu pozostałych organów nadzoru nad warunkami pracy i podmiotów upowszechniających problematykę bezpieczeństwa pracy na drogach. Mam tutaj na myśli między innymi Policję czy też organizacje zrzeszające pracodawców sektora transportowego. Tutaj podam kilka liczb. W 2021 roku okręgowe inspektoraty pracy zorganizowały 36 szkoleń, w których uczestniczyło 606 pracodawców. Ogółem w 2021 roku przeszkolono ponad 1000 osób, łącznie z pracownikami lub przedsiębiorcami niebędącymi pracodawcami. W poprzednich latach też ta liczba szkoleń… Na przykład w 2019 roku było to 36, w 2020 było to 39. Ogółem wszyscy przeszkoleni w tych 2 latach to jest w 2019 roku 727, a w 2020 roku 654 osoby. Szkolenia te odbywały się albo w formule stacjonarnej, albo w formule online. Ze względu na obostrzenia pandemiczne coraz bardziej powszechna była formuła online, ale też były organizowane w formie takiego samokształcenia.

Kolejna kwestia związana z tą kampanią to są różnego rodzaju konferencje, seminaria, warsztaty, stoiska plenerowe z poradami, które organizowane były przez okręgowe inspektoraty pracy, jak również dyżury telefoniczne z udziałem specjalistów Inspekcji Pracy czy też instytucji partnerskich współpracujących. Tutaj warto zwrócić uwagę na dwa przedsięwzięcia. Pierwsze, które miało miejsce w roku 2018 w Rawie Mazowieckiej podczas ogólnopolskiej konferencji transportowej, to była konferencja dotycząca aktualnych przepisów i orzecznictwa w prawie transportowym, czyli co każdy przewoźnik powinien wiedzieć. Patronat sprawował główny inspektor pracy oraz główny inspektor transportu drogowego. Konferencja była skierowana przede wszystkim do właścicieli oraz kadry zarządzającej w firmach transportowych. W tym spotkaniu wzięli udział pracownicy Państwowej Inspekcji Pracy. Inspektorzy udzielali różnego rodzaju porad z zakresu prawa pracy, legalności i też szerszych zagadnień w tym obszarze. Drugie przedsięwzięcie, o którym też warto wspomnieć – Okręgowy Inspektorat Pracy w Opolu objął patronatem imprezę wystawienniczo-rekreacyjną 17. Międzynarodowy Zlot Ciężarowych Pojazdów Tuningowanych Master Truck Show 2021. Odnotowaliśmy bardzo dużą frekwencję podczas tego zlotu. 160 tys. osób uczestniczyło w tym przedsięwzięciu i ponad 1300 firm transportowych. Inspekcja Pracy też przygotowała punkt informacyjny, który zarówno wśród kierowców, jak i pracodawców z branży transportowej cieszył się dużym zainteresowaniem. To są tego typu przedsięwzięcia.

Również element promocyjny jest bardzo ważny. Jest związany z tym, że celem tych kampanii jest dotarcie do jak największej liczby adresatów. Ta tematyka czasu pracy czy w ogóle bezpieczeństwa branży transportowej była popularyzowania na między innymi w Internecie, w radiu poprzez banery i artykuły sponsorowane, mailing, reklamy w wyszukiwarce internetowej. Te inicjatywy również dawały szanse promocji tej kampanii w mediach. Oprócz tych form promocyjnych, również stacje radiowe: emisje różnych krótkich spotów czy też partnerska współpraca z Polskim Radiem. Ta współpraca z Polskim Radiem to nie jest jednostkowa współpraca, ponieważ ona już rozpoczęła się w 2019 roku i jest kontynuowana. Jeżeli chodzi o stacje radiowe – tak jak tutaj państwo

widzą na slajdzie – 1761 razy w 2019 roku, 2695 w 2020 roku. Jeśli chodzi o te spoty trzydziestosekundowe, to one właśnie przypominały kierowcom o tych ich uprawnieniach, o uprawnieniu właśnie do przerw, do okresu odpoczynku, do tych wszystkich ochronnych kwestii, które właśnie z punktu widzenia bezpieczeństwa są bardzo ważne. W 2021 roku, jeśli chodzi o współpracę z Polskim Radiem, emisja spotu 899 razy. Inspektorzy w programie Polskiego Radia również udzielali – to było w nocy z 1 na 2 lutego 2019 r. – wyjaśnień. Eksperci z inspekcji pracy również przekazywali wiedzę na temat tych zagadnień.

Kolejna forma promocyjna to są bezpłatne publikacje Państwowej Inspekcji Pracy, które też cieszą się bardzo dużym zainteresowaniem. One mają taki charakter syntetyczny, broszurowy, który skupia się na tych najważniejszych obszarach z punktu widzenia kierowców. Jest to poradnik „Czas pracy kierowców" również wydany w języku ukraińskim, co też jest istotne z punktu widzenia tego, co dzieje się już od jakiegoś czasu u naszych sąsiadów. Informator „ABC kierowcy transportu drogowego", broszura „Czynniki psychospołeczne. Informator dla kierowców" i też różnego rodzaju karty informacyjne dotyczące przewozu towarów i ładunków niebezpiecznych. Te wszystkie wydawnictwa w wersjach elektronicznych pozostają dostępne również po zakończeniu kampanii na stronie tematycznej www.bezpieczniwdrodze.pl oraz na stronie Inspekcji Pracy zakładce „Wydawnictwa" – w każdym momencie można skorzystać z tych publikacji.

Podsumowując tę kampanię należy powiedzieć, że ona rzeczywiście spotkała się z bardzo pozytywnym odbiorem pracodawców i pracowników w branży transportowej. Około 2,5 tys. osób zostało przeszkolonych. Zmiany w przepisach, które dokonują się, w szczególności spowodowane sukcesywnym wdrażaniem tak zwanego pakietu mobilności, nie zawsze są jasne dla kierowców zawodowych, przewoźników drogowych. Dlatego tutaj też potrzebne jest eksperckie wsparcie inspektorów. Po zakończeniu kampanii pomoc inspektorów też w zakresie właśnie doradztwa, poradnictwa dotyczącego wymagań i rozwiązań prawnych czy też bezpłatne wydawnictwa dostępne na stronie www.pip.gov.pl. One w miarę potrzeby też są nadal aktualizowane.

Podsumowując całość prezentacji i tematu egzekwowania przez Państwową Inspekcję Pracy przestrzegania przepisów w latach 2019-2021, należy powiedzieć, że widzimy potrzebę dalszego monitorowania sytuacji w zakresie przestrzegania tych unormowań. Bo też to jest jeden obszar. Widzimy właśnie sens i potrzebę wpływania na działania pracodawców w obszarze przestrzegania tych przepisów poprzez właśnie różnego rodzaju kampanie promocyjno-prewencyjne, bo też inspektorzy pracy dostrzegają, że te działania organów kontrolnych mobilizują pracodawców do tego, żeby jednak te przepisy prawa były przestrzegane. Nie tylko z powodu nieuchronności kar, jakie muszą ponosić, ale też z powodu poczucia, że te przepisy powinny być przestrzegane dla ogólnego bezpieczeństwa. Bardzo dziękuję państwu za uwagę.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dziękuję. Czy ktoś z państwa chciał zabrać głos? Pan poseł Kostuś, proszę.

Poseł Tomasz Kostuś (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Chciałbym odnieść się do tej prezentacji, do tego podsumowania, do tej akcji bardzo ważnej i potrzebnej. Dziękuję pani dyrektor za to, że ten program z takim dużym uszczegółowieniem opisała. Ja chciałbym zapytać o dwie rzeczy. Sprawa pierwsza: czy ta kampania edukacyjno-informacyjna „Czas pracy kierowców a wypadki drogowe" ma charakter powtarzalny, cykliczny? Innymi słowy, czy na bazie tych doświadczeń z roku poprzedniego, z lat ubiegłych, państwo będziecie ten program rozwijać, udoskonalać, rozszerzać? Jeżeli tak, to w jakim zakresie?

Sprawa druga: czy państwo macie jakąś umowę o współpracy z Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w wymiarze centralnym, krajowym? Tam szefem jest z ustawy minister infrastruktury. Czy macie państwo takie umowy w wymiarze krajowym, centralnym z wojewódzkimi radami bezpieczeństwa ruchu drogowego? A więc radami, w których regularnie spotykają się nie tylko policjanci, nie tylko ITD, nie tylko duże firmy transportowe, ale również przedstawiciele wojewody, samorządów. Innymi słowy, podpowiadam, że to byłby dobry kierunek i dobry partner w wymiarze instytu-

cjonalnym, by tę efektywność w wymiarze prewencyjnym tak poprawić, by miało to charakter, powiedzmy, umowy na lata, powtarzalnej, cyklicznej.

Odnosząc się jeszcze do tych wszystkich działań w wymiarze broszur, warsztatów, seminariów, mediów – dobrym przykładem jest tutaj na Polskie Radio czy Internet – w sposób szczególny chciałbym się odnieść do imprezy, o której państwo mówiliście, która to jest w prezentacji, a której jestem od wielu lat uczestnikiem. Mianowicie Master Truck Show w Opolu. Tak się składa, że mieszkam niedaleko właśnie tego miejsca, byłego lotniska wojskowego, na którym ta impreza, jedna z większych, jedna z największych nie tylko w Polsce, ale i w Europie, się odbywa. To rzeczywiście bardzo dobre miejsce, by taką działalność prewencyjną prowadzić, a przecież prewencja to jeden z podstawowych filarów działalności Państwowej Inspekcji Pracy. Natomiast – i tu już kończę – kolejne pytanie dotyczy współpracy, byłej i tej aktualnej, ze stowarzyszeniami, z zrzeszeniami przewoźników drogowych międzynarodowych. Bo ja rozumiem, że ITD, Policja, media… Wszystko OK. Natomiast, na ile państwo współpracujecie z tymi, którzy tych transportowców, tych przewoźników drogowych międzynarodowych reprezentują? Czy to się odbywa w formie dialogu, współpracy? Czy aby te stowarzyszenia, zrzeszenia nie odbierają tutaj państwa działań jako powiedzmy uprzykrzających czy powodujących pewne problemy? Wynikać to może chociażby z tych decyzji, kar pieniężnych. W roku ubiegłym było to 437 decyzji na łączną kwotę 1,7 mln zł. Po krótkim przeliczeniu jedna taka decyzja to ponad 4 tys. zł. Ja nie kwestionuję, ja nie krytykuję, tylko mówię, że ten dialog, że ta współpraca ze stowarzyszeniami, przewoźnikami, a więc tymi, których ten monitoring, ta preferencja, te działania informacyjne, promocyjne dotyczą, powinna być w sposób szczególny sieciowana, i powinna być rozwijana, żeby wychodzić naprzeciw ich oczekiwaniom, żeby wspólnie kontrole i działania promocyjne prowadzić. Wszystko po to, żeby podwyższać bezpieczeństwo ruchu drogowego, bo o to w tym wszystkim przecież chodzi, by chronić uczestników, chronić wszystkich tych, którzy są stroną w tych państwa działaniach. Tyle, dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dziękuję. Jeszcze ktoś z państwa? Nie ma więcej pytań. Proszę o udzielenie odpowiedzi.

Zastępca głównego inspektora pracy Jarosław Leśniewski:

Prosiłbym pana dyrektora o udzielenie odpowiedzi.

P.o. dyrektor Departamentu Prewencji i Promocji Głównego Inspektoratu Pracy Artur Sobota:

Dziękuję bardzo. Postaram się po kolei odpowiedzieć na pańskie pytania.

Jeśli chodzi o wymiar kampanijny, czy kontynuujemy działania, to w takiej zorganizowanej formie kampanii – nie. Jako urząd musimy wybrać priorytety. Aktualnie naszym priorytetowym tematem kampanijnym jest temat bezpieczeństwa w budownictwie. Cała masa dziedzin naszego życia zawodowego wymaga naszej interwencji, ale po prostu jeśli chcemy osiągnąć jakiś efekt i skuteczność, to nie możemy wszystkich srok łapać równocześnie za ogon. Ale tak jak wspomniane było w prezentacji, materiały, które wyprodukowaliśmy w trakcie kampanii, są nadal aktualizowane i udostępniane. Trzeba też powiedzieć, że zawsze w sytuacji, kiedy jest chęć współpracy po drugiej stronie z naszymi partnerami, to okręgowe inspektoraty pracy zawsze na to reagują. Zawsze jesteśmy otwarci na tę współpracę. Jeśli jest propozycja, żeby inspektor pracy pojawił się gdzieś, przeprowadził szkolenie w określonej tematyce, to z naszej strony zawsze jest taka zgoda, gdyż uważamy, że prościej jest przeprowadzić szkolenie dla 10-15 firm niż później mieć konieczność kontrolowania ich, kiedy jakiś problem powstał. Te działania prewencyjne zawsze są dla nas priorytetem.

Jeśli chodzi o Radę Bezpieczeństwa Drogowego, nie mamy sformalizowanej współpracy, nigdy urząd nie podpisywał takiej umowy. Bardzo się cieszę, że uczestniczy pan w tym wydarzeniu Master Truck. Od wielu lat jesteśmy uczestnikiem tego wydarzenia. Tam wszyscy w branży, którzy są zainteresowani, pojawiają się. Uważamy, że to jest świetne miejsce, żeby wychodzić z tym, co Inspekcja ma do zaproponowania, czyli z dobrymi praktykami, z naszą wiedzą specjalistyczną i możliwością zasięgnięcia informacji u ekspertów. Jeśli chodzi o współpracę ze stowarzyszeniami – te wszystkie działania, które podejmo-

waliśmy, konferencje i innego rodzaju spotkania – zawsze staramy się, żeby ten partner, ta druga strona była. Jeśli jest chęć współpracy, to Inspekcja Pracy zawsze się chętnie do tego odnosi. My swoją wiedzę ekspercką zawsze możemy przekazać.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Pan poseł Koperski.

P.o. dyrektor Departamentu Prewencji i Promocji GIP Artur Sobota:

Przepraszam, jeszcze uzupełnieniu, jeśli chodzi o Polskie Radio. Współpraca z polskim Radiem od pewnego momentu fajnie nam zafunkcjonowała. To jest jedno z tych działań, przez które bezkosztowo dało nam się przejść. Uważamy, że radio to jest świetne medium dla kierowców. Większość osób prowadzących pojazd słucha radia. Mieliśmy odzew, że właśnie te nocne audycje są najlepiej słuchane. Też staraliśmy się dostosować czas pracy naszych ekspertów, żeby te porady mogły być udzielane w nocy. W nocy jest dla nas korzystny czas – nie jest oblegany przez reklamy – właśnie jest szansa, żeby te nasze informacje dotyczące bezpieczeństwa miały szansę się pojawić w eterze i z tego korzystamy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Proszę.

Poseł Przemysław Koperski (Lewica):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący, za udzielenie mi głosu. Ja nie mam pytania dotyczącego tego materiału, ale na końcu, jeżeli można, jeżeli pan poseł Kostuś wyczerpał już temat raportu… Bo ja mam pytanie niezwiązane z raportem, a kluczowe z punktu widzenia pracowników. Dlatego chciałbym zadać to pytanie, ale nie przed zamknięciem tego punktu. O sprawach różnych.

Poseł Tomasz Kostuś (KO):

Dziękuję za odpowiedź, panie dyrektorze. Natomiast moją intencją było to, by przedstawić pewnego rodzaju rekomendacje. Czy państwo z tego skorzystacie, czy nie, to jest inna sprawa. Bo w mojej opinii poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego to jest absolutnie nasz wspólny priorytet. Statystyki są dramatyczne, są zatrważające. Innymi słowy, takie akcje prewencyjne były i są bardzo potrzebne, ale żeby je robić w sposób efektywny i efektowny, należy współpracować z tymi, których te sprawy dotyczą w szczególności, a więc ze stowarzyszeniami, z zrzeszeniami grupującymi przewoźników drogowych międzynarodowych. Organizując tą akcję, warto ich zaprosić, bo to jest dla nich również. Żeby oni nie traktowali państwa jako tych, którzy łupią, którzy wlepiają mandaty i paraliżują ich pracę. Chodzi o pewne zrozumienie. To zrozumienie może będzie wtedy, kiedy będzie dialog, kiedy oni będą wiedzieli, że to jest dla ich dobra, a nie żeby im szkodzić. To jest pierwsza uwaga.

Druga uwaga, żeby to właśnie sformalizować również na poziomie krajowym, to warto by się było spotkać z ministrem, który jednocześnie pełni funkcję przewodniczącego Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, by zaproponować współpracę w tym zakresie. Ale również przejść na poziom regionalny. Bo mamy 16 samorządów województw i przy tych samorządach województw jest 16 wojewódzkich rad bezpieczeństwa ruchu drogowego. Tam obligatoryjnie jest komendant wojewódzki policji, jest marszałek, jest ITD, są przedstawiciele samorządów. Warto z nimi również pogadać o takich edycjach regionalnych. Tak podpowiadam z doświadczenia samorządowego. A czy państwo to wykorzystacie, to jest inna sprawa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Pani przewodnicząca Bożena Borys-Szopa.

Poseł Bożena Borys-Szopa (PiS):

Dziękuję bardzo. Ja też w sprawach różnych, ale jednak mimo wszystko odniosę się dwoma słowami do tego, co pan poseł Kostuś powiedział. Przypomnę, że zgodnie z ustawą Państwowa Inspekcja Pracy to organ kontroli i nadzoru, a nie szkoleniowo -doradczy. I ta rola jest dla nich chyba najważniejsza. Ja się bardzo cieszę, że efekty tej działalności kontrolno-nadzorczej dzisiaj możemy poznać.

Ale w innym temacie chciałam zabrać głos. Kilka dni temu jedna z telewizji przedstawiła reportaż o pewnym zakładzie mięsnym, w którym zatrudnieni są obcokrajowcy z drugiej półkuli. Wypowiadali się Meksykanie i chyba jeszcze obywatele innych krajów. Nie tylko o warunkach pracy, ale przede wszystkim o warunkach zatrudnienia. W to wszystko wplątana jest pewna agencja zatrudnienia, która… Trudno mi się odnieść do faktów, bo mówimy o czymś, co było przedstawione przez telewizję. Czy państwo znacie ten problem, czy go już weryfikujecie, czy podjęte są jakieś działania w tym temacie? Jeśli nie, to ja prześlę państwu link do tego programu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Pan poseł Koperski.

Poseł Przemysław Koperski (Lewica):

Bardzo dziękuję. Ja też w sprawie dotyczącej pracowników. Chciałbym podać jeden przykład za „Gazetą Wyborczą" i zapytać państwa, co się dzieje w tej sprawie i w jaki sposób możecie pomóc. Ponieważ na wniosek Międzyzakładowej Organizacji Związkowej „Jedność Pracownicza" była prowadzona kontrola chyba przez Państwową Inspekcję Pracy w jednej z sieci handlowych w Polsce dotycząca nieuczciwego traktowania pracownic. Wiceprzewodnicząca tego związku zawodowego, pani Jolanta Żołnierczyk została zwolniona z pracy. I teraz mam pytanie, co wy jako Państwowa Inspekcja Pracy – jeżeli jesteście przygotowani, to prosiłbym o odpowiedź dzisiaj, jeżeli nie, to prosiłbym o odpowiedź na piśmie – możecie zrobić? Bo jeżeli związek zawodowy sygnalizuje, że są jakieś nieprawidłowości, wchodzi kontrola Państwowej Inspekcji Pracy, potwierdza te nieprawidłowości, a w wyniku potwierdzenia przez państwa tych nieprawidłowości przewodnicząca związku zawodowego zostaje zwolniona z pracy w trakcie negocjacji płacowych – bo tam akurat trwały negocjacje płacowe, to jest też społeczny inspektor pracy – to po co nam w takim razie Państwowa Inspekcja Pracy, która nie jest w stanie ochronić nawet nie zwykłego pracownika, ale szefa związku zawodowego? Pytanie, czy w takiej sytuacji nie powinniście państwo rekomendować jakieś zmiany przepisów w tym zakresie? Żeby ta ochrona osób, które zgłaszają nieprawidłowości, była pełna. W takiej sytuacji, w jakiej znalazła się ta pracownica, dochodzimy do ściany i okaże się, że lepiej nie odzywać się, nie mówić o naruszeniach praw pracowniczych, bo jeżeli takie zgłoszenie następuje, to można stracić pracę. Pytanie, czy znacie tą sytuację, czy możecie temu związkowi zawodowemu, tej pracownicy w jakiś sposób pomóc? Czy można zabezpieczyć jej prawa? No bo przecież ona przed świętami została bez środków do życia, bo ją zwolniono z pracy. Szefowa związku zawodowego, gdzie jest 1000 kobiet. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Szanowni państwo, oczywiście zobowiązuje się, że na te dwa pytania, które państwo posłowie zadali, odpowiem na piśmie. Jeżeli chodzi o pierwszą sprawę, czyli agencję – chodzi o firmę z Zielonej Góry, z lubuskiego – sprawa jest mi znana. Ponieważ nie mamy kompletu materiałów, odpowiem pani poseł na piśmie.

Natomiast jeżeli chodzi o drugą sprawę – sprawę pani Żołnierczyk – niestety tej sprawy nie znam. Ale również zobowiązuję się, że odpowiemy na piśmie. Natomiast na pewno pomożemy zgodnie z naszymi kompetencjami, jak to robimy w setkach, tysiącach spraw, które wpływają do Państwowej Inspekcji Pracy. Gwarantuję tutaj, że Inspekcja Pracy taką kontrolę zrobi. A jeżeli zrobi, to zrobi na pewno rzetelnie i na pewno panu posłowi odpowiemy.

Poseł Przemysław Koperski (Lewica):

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dziękuję. Nie ma więcej pytań. Stwierdzam, że Komisja zapoznała się z informacją.

Zamykam posiedzenie Komisji do Spraw Kontroli Państwowej.